



Juin 2018

## Etude du potentiel cyclable Rapport de recommandations

# Commune de Plailly

Joséphine RAY  
Volontaire en service civique pour l'AU5V et le PNR Oise-Pays de France  
[jray@parc-oise-paysdefrance.fr](mailto:jray@parc-oise-paysdefrance.fr)

Association des Usagers du Vélo, des Voies Vertes et Véloroutes des Vallées de l'Oise  
Tel. : 03 44 60 11 63  
<http://www.au5v.fr>

Parc Naturel Régional Oise - Pays de France  
Tel. : 03 44 63 65 65  
<http://www.parc-oise-paysdefrance.fr>

# Table des matières

Table des matières .....	2
Méthode de travail .....	3
Contexte local et bilan de l'existant .....	4
Recommandations d'aménagement .....	6
I - Réduction de la vitesse en centre-ville.....	6
1. <i>Extension du périmètre des zones 30 existantes</i> .....	6
2. <i>Signalisation des zones 30</i> .....	8
II - Propositions d'aménagement dans le centre-ville.....	9
1. <i>Aménagement de la rue Bethleem</i> .....	10
2. <i>Carrefour entre la rue Prunelé et la D922</i> .....	11
3. <i>Aménagement de la sente entre la rue des Vergers et la rue Prunelé</i> .....	12
III - Aménagement de liaisons vers les communes voisines .....	12
1. <i>Liaison vers la commune de Saint-Witz</i> .....	14
2. <i>Liaisons vers la commune de Mortefontaine</i> .....	17
3. <i>Liaison vers la commune de Survilliers</i> .....	18
4. <i>Liaison vers La Chapelle-en-Serval</i> .....	18
IV - Autres préconisations .....	19
1. <i>Stationnements vélo</i> .....	19
2. <i>Panonceaux M9v2 "sauf vélos" sous les sens interdit</i> .....	19
3. <i>Jalonnement</i> .....	19
4. <i>Réaménagement des chicanes</i> .....	20
5. <i>Faciliter la traversée des cyclistes</i> .....	20
6. <i>Rajout du panneau C13d « impasse avec sortie possible pour les piétons et cyclistes</i> .....	21
Conclusion.....	21
Table des illustrations .....	23
Annexe - La signalisation verticale .....	24

## Méthode de travail

Ce rapport de recommandations a été dressé à partir d'un **diagnostic terrain réalisé à vélo** recensant tous les aménagements cyclables existants.

Nous nous sommes également appuyés sur :

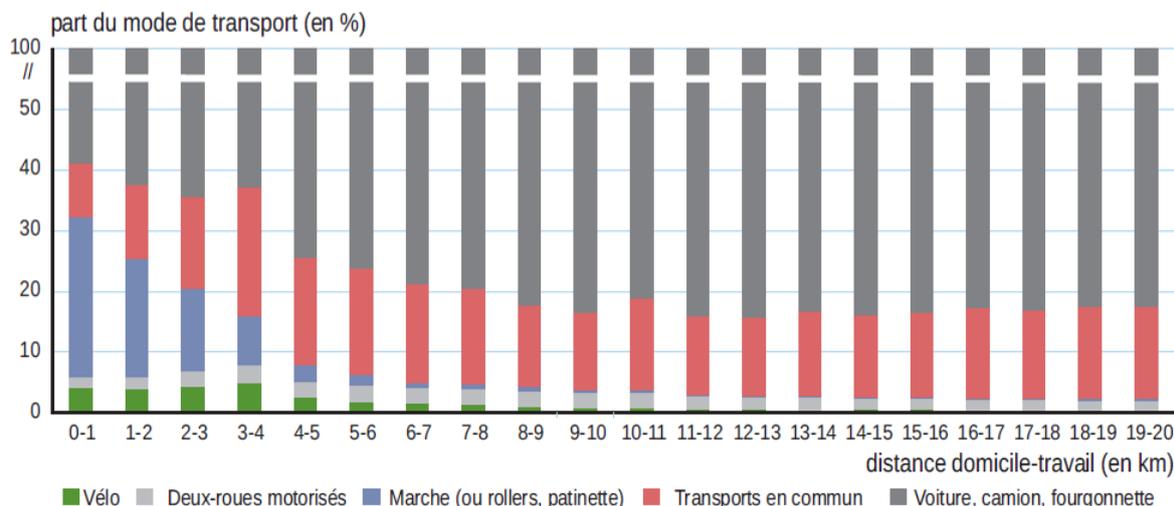
- Des échanges avec les élus et les services techniques de la commune.
- Les connaissances techniques sur les aménagements cyclables de plusieurs membres de l'Association des Usagers du Vélo, des Voies Vertes et Véloroutes des Vallées de l'Oise (Au5v).

Les propositions de ce rapport s'inscrivent également dans une perspective de développement de l'usage du vélo, développement déjà constaté dans le sud de l'Oise tant pour les déplacements quotidiens que pour les loisirs. Ce développement pourrait être amplifié par l'adoption prochaine d'un plan national vélo (loi d'orientation sur les mobilités), par l'objectif affiché en Île-de-France d'une augmentation de la part modale du vélo à 15 % pour les jeux olympiques de 2024, par l'ouverture prochaine de l'EuroVélo-route n° 3 et par le prolongement de la Trans'Oise.

Ce diagnostic a été réalisé à **deux échelles** :

- Le centre-ville de Plailly ;
- Les liaisons intercommunales vers les communes situées à une distance raisonnable pour envisager des déplacements quotidiens à vélo.

Nous avons considéré qu'au-delà de 8 km il n'était plus utile de réaliser un aménagement pour la pratique utilitaire du vélo. En effet, une étude de l'Insee montre que les déplacements à vélo se font majoritairement pour des distances comprises entre 1 et 5 kilomètres (figure 1).



**Figure 1 - Part du mode de transport selon la distance domicile-travail effectuée par les actifs ayant un emploi<sup>1</sup> - Source : Insee première - Janvier 2017**

<sup>1</sup> [http://circulationsdouces91.org/PDF/deplacements-domicile-travail-2015\\_Insee-2017.pdf](http://circulationsdouces91.org/PDF/deplacements-domicile-travail-2015_Insee-2017.pdf)

## Contexte local et bilan de l'existant

Plailly est une commune de 1717 habitants (janvier 2016) située dans le département de l'Oise.

Il existe aujourd'hui plusieurs freins à la circulation à vélo au sein de la commune.

D'une part, Plailly présente un **relief marqué** sur la zone **sud-ouest de son territoire**.

D'autre part, la commune est traversée par **trois routes départementales** fréquentées notamment par des poids-lourds.

- La RD922 qui relie Survilliers à Mortefontaine ;
- La RD126 qui permet de rejoindre Saint Witz au sud-ouest de Plailly ;
- La RD118 qui permet de rejoindre la Chapelle en Serval située au Nord-ouest de Plailly.

Les déplacements sur ces routes départementales au sein du centre-ville sont très inconfortables pour les cyclistes. Il est préférable d'emprunter des **itinéraires alternatifs pour relier les points d'intérêts** de la commune (figure 2).

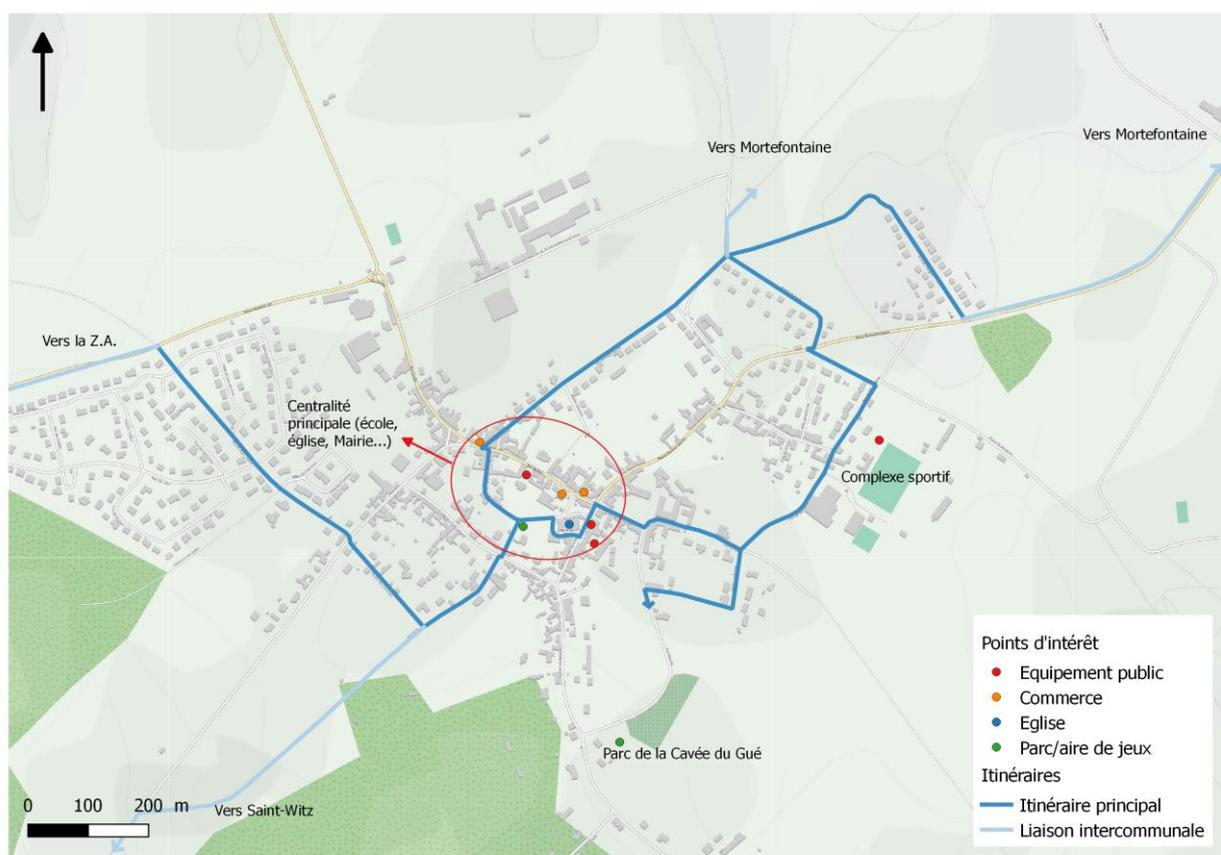
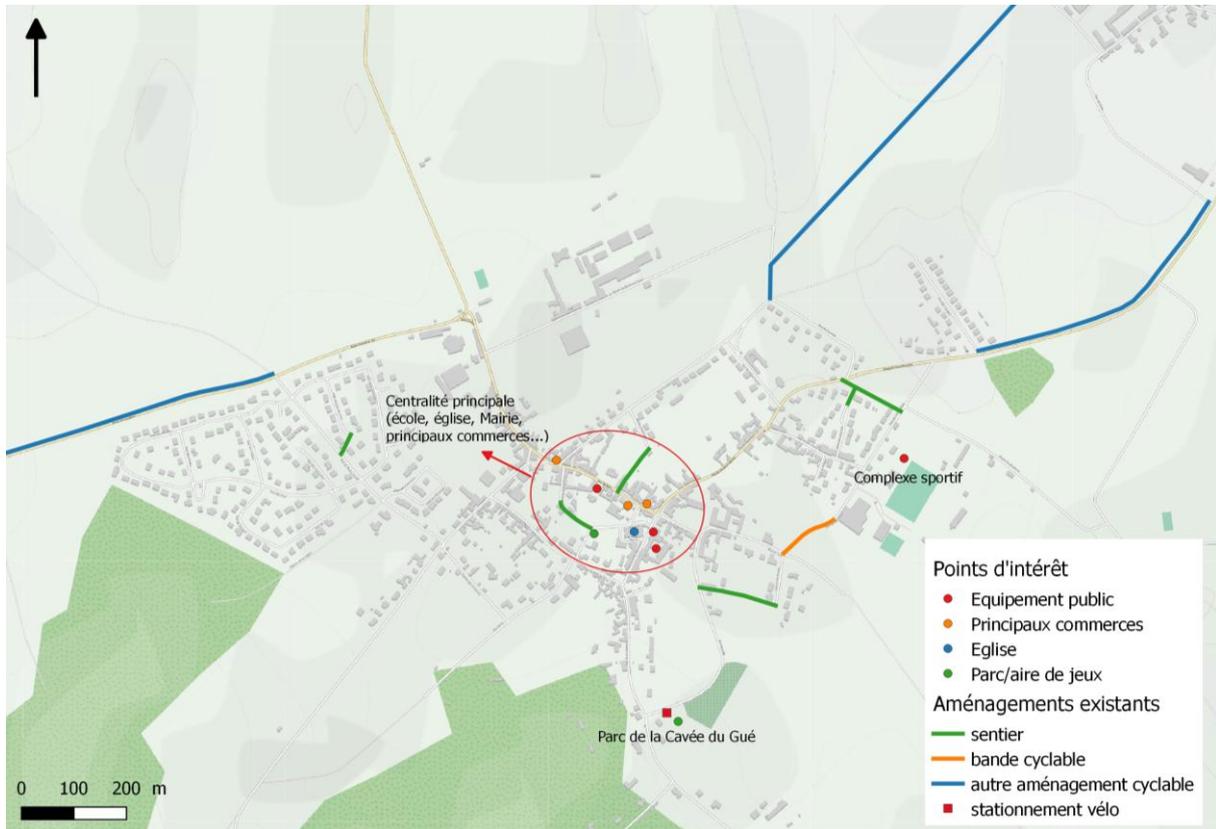


Figure 2 – Itinéraires conseillés

A ce jour, plusieurs **actions en faveur des déplacements à vélo** ont été réalisées (fig. 3) :

- Des chemins sont régulièrement entretenus sur le territoire.
- Des **liaisons ont été aménagées** vers Mortefontaine et la Z.A. du Pré de la Dame Jeanne.
- Une bande mixte a été aménagée dans la rue Bethléem.
- Des stationnements vélos ont été installés devant le parc de la Cavée du Gué.
- Plusieurs sentes urbaines relient des rues entre elles.



**Figure 3 - Etat des lieux des aménagements existant**

Il reste cependant des points à améliorer que nous tenterons de souligner dans cette étude. Des **estimations de prix** seront proposées pour les préconisations d'aménagement. Nous tâcherons d'en suggérer plusieurs types :

- Des **préconisations réalisables à court terme** qui nécessitent peu de moyens de mise en œuvre.
- Des **préconisations à long terme** qui requièrent un **investissement plus important** et des démarches de concertation pour vérifier la pertinence de leur mise en place.

# Recommandations d'aménagement

## I - Réduction de la vitesse en centre-ville

### 1. Extension du périmètre des zones 30 existantes

Une réduction de la vitesse des véhicules motorisés à **30km/h** offre plus de **sécurité aux cyclistes** et un **meilleur partage de la voirie**. La probabilité de décès d'un piéton lors d'un choc avec une voiture est de 10 % pour un choc à 30 km/h contre 80 % pour un choc à 50 km/h, soit 8 fois plus élevée.<sup>2</sup>

A Plailly, plusieurs rues sont déjà limitées à 30 km/h (figure 4), mais de façon **discontinue**.

*Note : Nous avons constaté qu'il **manquait certains panneaux B51** « fin de zone 30 ». Dans le cas où il serait décidé de conserver les Zones 30 existantes, nous recommandons **l'installation de 4 panneaux B51** aux emplacements indiqués sur la carte ci-dessous (figure 4).*



Figure 4 - Les zones 30 actuelles dans la commune

<sup>2</sup> [https://www.au5v.fr/IMG/pdf/plaquette\\_medde\\_certu\\_la\\_demarche\\_code\\_de\\_la\\_rue\\_\\_premiers\\_resultats\\_oct2008.pdf](https://www.au5v.fr/IMG/pdf/plaquette_medde_certu_la_demarche_code_de_la_rue__premiers_resultats_oct2008.pdf)

La généralisation de la vitesse à 30km/h dans Plailly que nous proposons dans ce rapport pourrait se faire par étapes.

**A court terme**, il serait intéressant d'avoir **plus de continuité dans ces zones 30** en les connectant entre elles. Le tronçon de la D922 qui passe devant la Marie et les commerces passerait également en zone 30 (Figure 5).

Il semble d'ailleurs que cette limitation ne constituerait pas une contrainte pour la plupart des usagers, car nombre de véhicules roulent déjà à une vitesse proche de 30 km/h sur cette partie de la rue de Paris, du fait de sa faible largeur et de son profil.



**Figure 5 – Proposition à court terme**

A terme, une **généralisation de la vitesse à 30km/h dans presque toute l'agglomération de Plailly** (figure 6) serait idéale pour le **confort des habitants et la sécurité des piétons et cyclistes**.

La perte de temps pour les voitures est minime pour des déplacements aussi courts. Il peut s'avérer utile d'effectuer plusieurs tests de mesure de temps de parcours sans et avec cette limitation, et de communiquer largement sur cette très faible perte de temps (estimée à moins d'une minute).

Pour passer une route départementale en Zone 30, un avis du département est nécessaire.



**Figure 6 – Généralisation de la zone 30 à presque toute l’agglomération**

## 2. Signalisation des zones 30

Afin d'augmenter la **visibilité** et la **compréhension** des Zones 30, nous recommandons de créer des « **effets de seuil** » à chaque entrée en Zone 30.

Pour cela, en plus du panneau B30 obligatoire en entrée de Zone 30, nous recommandons la mise en place d'un **marquage au sol** sous forme d'une inscription « ZONE 30 » sur toute la largeur de la chaussée (photo 1).



**B30**



**Photo 1 - Marquage au sol – J. RAY, 2018**

Nous recommandons également le marquage au sol du rappel de la limitation (ellipse 30) à chaque carrefour. Voir illustrations et dimensions sur la fiche Cerema :

<https://www.au5v.fr/IMG/pdf/fi02217pama16marquagezone30.pdf>

*Note : Dans la ruelle des Limousins un panneau B14 limite la vitesse à 30km/h pour les usagers. La fin de cette limitation n'est pas marquée par un panneau B33. Nous proposons donc d'enlever le panneau B14 ou d'ajouter un panneau B33 en fonction de la vitesse souhaitée dans cette rue.*

## ***II - Propositions d'aménagement dans le centre-ville***

Trois aménagements spécifiques dans le centre-ville sont proposés dans ce rapport :

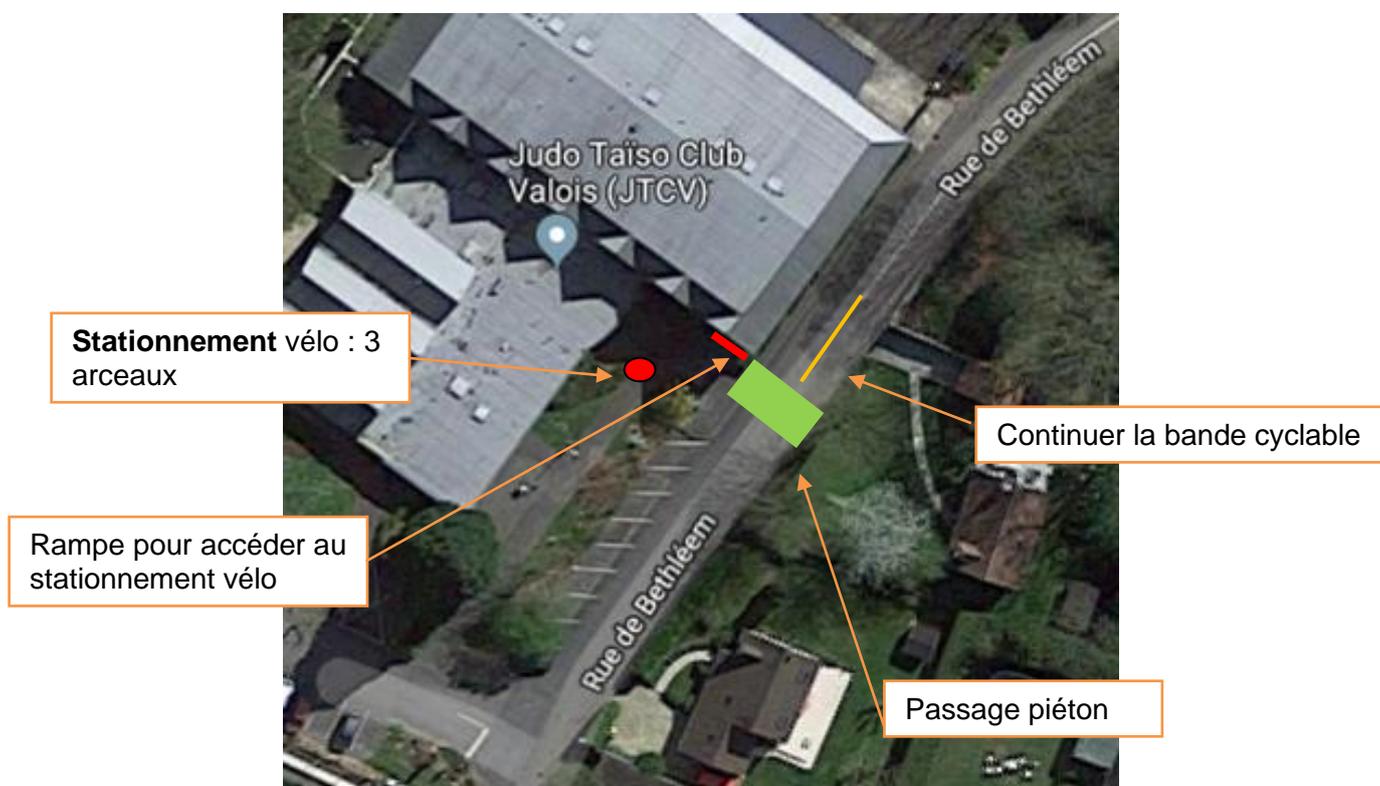
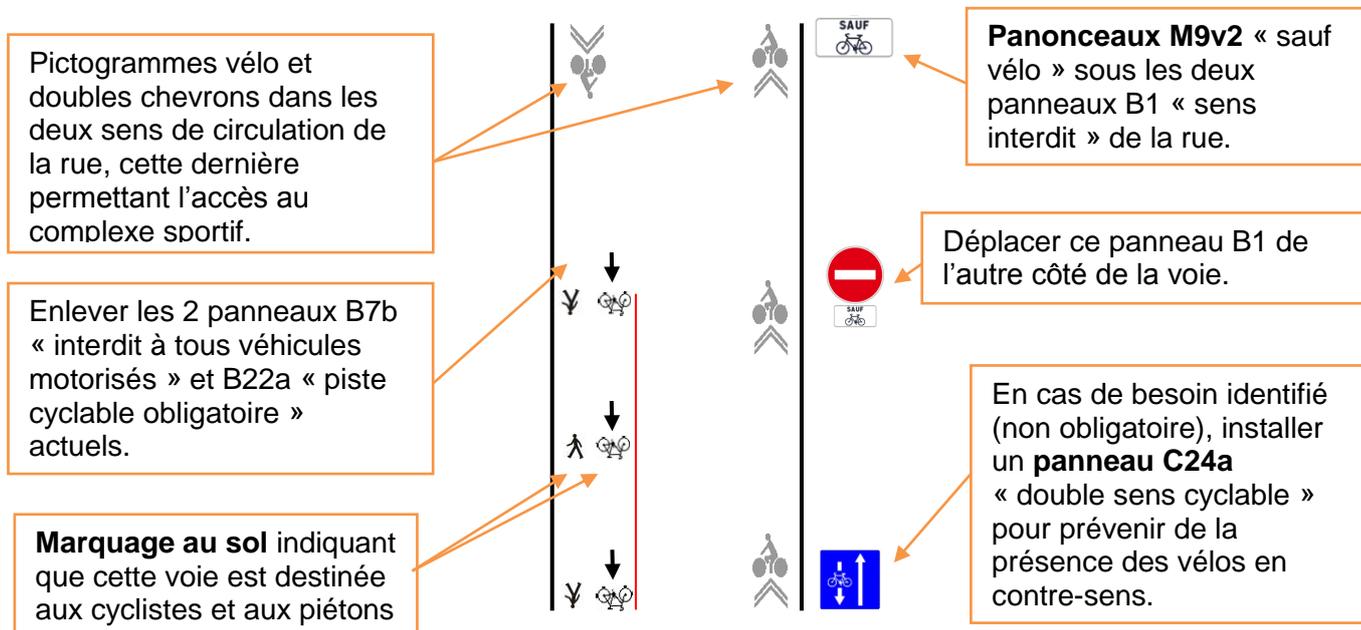
1. La rue Bethléem
2. Le carrefour entre la D922 et la rue Prunelé
3. La sente entre la rue des Vergers et la rue Prunelé



**Figure 7 - Propositions d'aménagement**

## 1. Aménagement de la rue Bethleem

Dans cette rue il y a actuellement une voie ou **bande mixte piétonne et cyclable** de 2,80 mètres de large. Cette dernière est en effet indispensable étant donné l'absence de trottoir sur ce tronçon de rue. Pour améliorer cet aménagement nous proposons :



Mettre du stationnement vélo à l'endroit proposé, avec une rampe pour y accéder, permettrait aux cyclistes venant du nord-est de se garer sans risquer de se faire renverser par une voiture quittant son stationnement dans la rue Bethléem.

## 2. Carrefour entre la rue Prunelé et la D922

Certains carrefours peuvent être problématiques pour les cyclistes et créer des discontinuités gênantes dans leur itinéraire.

C'est le cas notamment du croisement entre la rue Prunelé et la RD922 pour les cyclistes venant de ou allant vers la sente située dans le prolongement de la rue Prunelé (figure 8).

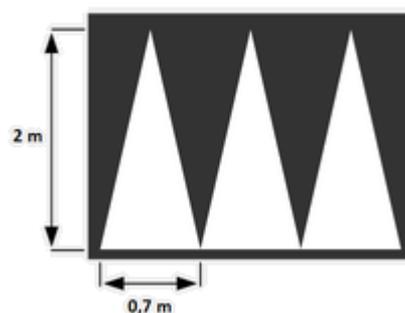
Actuellement, un passage piéton permet, en descendant de vélo et en faisant un détour, d'effectuer cette traversée.



Figure 8 - Traversée à sécuriser

### Propositions d'aménagement n°1

- **Abaissé de trottoir** ;
- Marquage au sol d'un **plateau surélevé fictif** pour faire ralentir les voitures (exemple de Pontarmé) ;
- Idéalement, rajout d'un marquage au sol avec des doubles chevrons pour matérialiser les trajectoires cyclistes suggérées.



Marquage au sol d'un ralentisseur

Coût estimé : 1500 à 3000 €

### Proposition d'aménagement n°2

- Mise en place d'un large **plateau surélevé** (figure 9, photo 2) ;
- Rajout d'un marquage au sol avec des doubles chevrons pour matérialiser les trajectoires cyclistes suggérées.

Ce dispositif permettrait de ralentir plus efficacement la circulation en entrée de village.

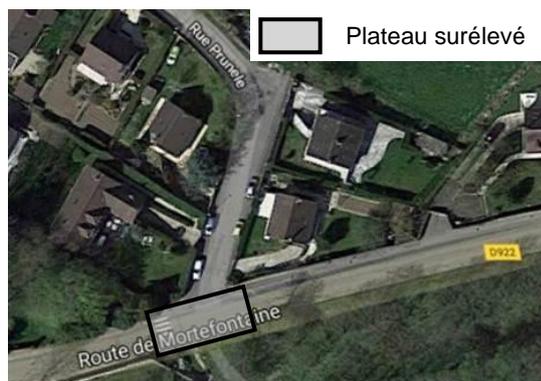


Figure 9 – Proposition plateau surélevé



Photo 2 - Exemple de plateau surélevé, J. RAY, 2018

Coût approximatif d'un plateau surélevé : 20 000 €\*

\*source : Cerema<sup>3</sup>

<sup>3</sup> [http://www.cete-mediterranee.fr/tt13/www/IMG/pdf/2-1\\_club\\_SR-EIS\\_Aix\\_09nov2015\\_DTecTV\\_feux\\_asservis\\_a\\_la\\_vitesse.pdf](http://www.cete-mediterranee.fr/tt13/www/IMG/pdf/2-1_club_SR-EIS_Aix_09nov2015_DTecTV_feux_asservis_a_la_vitesse.pdf)

### Proposition d'aménagement n°3

- Mise en place d'un « **Feu récompense** » qui incite fortement les automobilistes à ralentir car il passe au rouge si la limite de vitesse est dépassée en amont de celui-ci (exemple à Pontarmé).
- Idéalement, rajout d'un marquage au sol avec des doubles chevrons pour matérialiser les trajectoires cyclistes suggérées.

**Coût approximatif de la mise d'un dispositif de feux récompenses à ce carrefour  
(sans la maintenance) : 30 000 €\***

*\*source : Cerema<sup>4</sup>*

### 3. Aménagement de la sente entre la rue des Vergers et la rue Prunelé

Le foncier appartenant déjà à la commune (à vérifier auprès des élus, différence entre cadastre et réalité), il suffirait d'y poser un revêtement plus adapté (enrobé ou stabilisé-compacté renforcé) avec de la signalétique qui indiquerait son existence.

**Coût estimé : 15 000 à 20 000 €**  
*Entre 50 000 €/km et 65 000 €/km*

<sup>4</sup> [http://www.cete-mediterranee.fr/tt13/www/IMG/pdf/2-1\\_club\\_SR-EIS\\_Aix\\_09nov2015\\_DTecTV\\_feux\\_asservis\\_a\\_la\\_vitesse.pdf](http://www.cete-mediterranee.fr/tt13/www/IMG/pdf/2-1_club_SR-EIS_Aix_09nov2015_DTecTV_feux_asservis_a_la_vitesse.pdf)

### **III - Aménagement de liaisons vers les communes voisines**

Pour favoriser les déplacements **utilitaires**, les pôles **d'éducation et d'emploi** sont à desservir en priorité. Dans le cas de la commune de Plailly les liaisons à privilégier sont les liaisons avec Saint-Witz, Mortefontaine et la Z.A. de Pré de la Dame Jeanne.

Celles avec La Chapelle-en-Serval et Survilliers seront également évoquées.



**Figure 10 - Liaisons intercommunales à aménager**

## 1. Liaison vers la commune de Saint-Witz

L'intérêt principal de cette liaison est de desservir le **lycée Leonard de Vinci** qui se situe à **moins de 3 kilomètres** du centre de Plailly. Le problème majeur est le **dénivelé important** existant entre Plailly et Saint-Witz.

### Situation actuelle :

Des chemins existent déjà mais sont inadaptés à la pratique du vélo utilitaire (revêtement inadapté, dénivelé important).

- Dernier tronçon de la Rue Verte : pente d'environ 8 %
- Ancienne «rue de Paris-Hameau de Plailly» : pente de 11%

L'objectif serait de réduire cette pente pour atteindre une pente de 4% au maximum (Cf cahier des charges du Schéma national véloroutes et voies vertes).

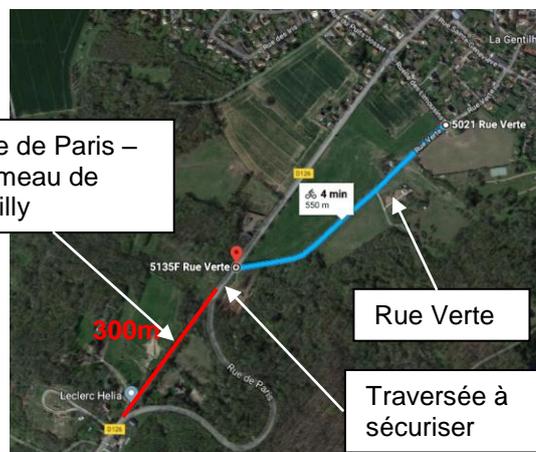
Ces chemins étant dans le domaine public (appartenant à la commune ?), nous proposons donc différentes options s'appuyant sur ces constats :

### Option 1 - Sans acquisition foncière

Traversée de la D126 au bout de la Rue Verte, passage le long de la D 126 jusqu'à l'ancienne « rue de Paris – Hameau de Plailly », puis création d'un cheminement en lacets (environ une quinzaine) en profitant au maximum de la largeur de 15 m de ce chemin.



Figure 11 - Liaison Saint-Witz - Option 1, sans acquisition foncière



Inconvénients :

- La déclivité de l'extrémité de la Rue Verte n'est pas atténuée.
- Une piste cyclable doit être aménagée le long d'une partie de la D126.
- Le nombre important de lacets (avec autant de virages assez serrés) demandera une certaine habilité aux cyclistes.
- Risque de conflit entre les cyclistes descendant et ceux montant "en lacet".

**Option 2 - Avec acquisition foncière limitée à la liaison entre la Rue Verte et l'ancienne « rue de Paris – Hameau de Plailly »**

Déviation de l'extrémité de la Rue Verte pour une traversée de la D126 un peu plus au nord, et tracé de la piste cyclable dans les parcelles situées à l'ouest de la D 126.



**Figure 12 - Liaison Saint-Witz - Option 2, avec acquisition foncière**

Inconvénients :

- Nécessité d'acquérir (ou d'échanger ?) certaines surfaces privées.
- Le nombre important de lacets (avec autant de virages assez serrés) demandera une certaine habilité aux cyclistes.

**Option 3 - Avec acquisitions foncières étendues aux parcelles contiguës au chemin « Rue de Paris – Hameau de Plailly »**

Même tracé que dans l'option 2, mais division par 4 du nombre de lacets en élargissant ceux-ci à une vingtaine de mètres de part et d'autre du chemin actuel.



**Figure 13 - Liaison Saint-Witz - Option 3, avec acquisition foncière**

Inconvénients :

- Nécessité d'acquérir (ou d'échanger ?) certaines surfaces privées.

Pour ces trois options, un revêtement en enrobé (ou, a minima, en stabilisé-compacté-renforcé) permettrait une pratique confortable du vélo.

Nous recommandons également de sécuriser la traversée de la D126 :

- Aménagement d'une plateforme avant la traversée de la D126 pour permettre au cycliste d'être dans une position confortable pour traverser.
- Marquage au sol avec des doubles chevrons pour matérialiser les trajectoires cyclistes suggérées.
- Bandes rugueuses au sol pour faire ralentir les véhicules.
- Signalisation verticale (panneau A21) annonçant la présence de cyclistes.



A21

**L'option n°3 est celle qui nous semble devoir être privilégiée.**

**Coût estimé : 85 à 260 k€ selon l'option retenue (hors acquisition foncière)**

*Entre 50 000 €/km et 150 000 €/km*

## 2. Liaisons vers la commune de Mortefontaine

Deux liaisons existent aujourd'hui pour rejoindre Mortefontaine qui se situe à environ 800 mètres de Plailly. A noter que Mortefontaine accueille l'Institut Saint Dominique, qui est un collège/lycée privé.

### Liaison le long de la RD922

Une voie de 600 m, avec un revêtement lisse apparemment plutôt conçue pour les piétons, est aménagée entre Plailly et Mortefontaine le long de la RD922. Cette voie est en bon état et mesure 1,10 mètre de large.

Voici quelques propositions pour améliorer le confort et la sécurité des usagers :

- Mettre en place une **signalétique clarifiant le statut de cette voie** : piste cyclable ou voie verte.
- Elargir cette voie à une largeur **d'au moins 2,5 mètres**. Cela permettrait une circulation des cyclistes à double sens en toute sécurité, ainsi que le partage avec des piétons. **Foncier suffisant appartient à la commune ? A vérifier auprès des élus car il semble que non au niveau de la pépinière.**
- Aménager un accès à la route de Mortefontaine depuis la piste cyclable pour permettre aux cyclistes de rejoindre la rue qui coupe la D922 (figure 14). Mettre un cédez-le passage destiné aux cyclistes.



Figure 14 - Accès à la D922 depuis la piste cyclable

**Coût estimé : 30 000 à 40 000 €**  
*Entre 50 000 €/km et 65 000 €/km*

### Liaison coupant à travers champs

- Cette liaison est en bon état.
- Indiquer sa présence depuis le centre-ville de Plailly avec une durée à vélo pour atteindre certains endroits de Mortefontaine afin de la rendre plus visible.

### 3. Liaison vers la commune de Survilliers

Un petit sentier a été aménagé pour les déplacements à pied le long de la RD922 pour rejoindre la Z.A. du Pré de la Dame Jeanne.

Il serait très intéressant par la suite de prolonger cette voie jusqu'à la gare de Survilliers-Fosses, en accord avec la commune de Survilliers, et de l'élargir pour en faire une piste cyclable bidirectionnelle.

Caractéristiques de l'aménagement proposé :

- Largeur : 2,5 mètres
- Revêtement : enrobé
- Aménager la traversée devant la zone d'activités : marquage au sol de doubles chevrons, bandes rugueuses et panneau A21 indiquant la présence de cyclistes.

Problématique : acquisition du foncier (terres agricoles).

**Coût estimé (jusqu'à la Z.A) : 65 à 195 k€ (hors acquisition foncière)**  
*Entre 50 000 €/km et 150 000 €/km*

### 4. Liaison vers La Chapelle-en-Serval

Une liaison cyclable sécurisée vers le collège de la Chapelle en Serval serait souhaitable, cet équipement commence toutefois à être à une distance importante du centre-ville de Plailly (entre 6.5 et 7.7 km selon l'itinéraire emprunté).

Mais une telle liaison serait compatible avec le projet Trans'Oise porté par le Conseil Départemental de l'Oise, projet qui prévoit une liaison Chantilly / Ermenonville passant la limite sud du département <sup>5</sup> (figure 15).

Une **coopération avec le Conseil Départemental** semble donc possible pour cette liaison. <sup>6</sup>



Figure 15 - Projet de Trans'Oise

<sup>5</sup> <http://www.oise.fr/fileadmin/Oise.fr/pdf/mes-services/amenagement-territoire/routes/dossier-de-presse-des-circulations-douces.pdf>

<sup>6</sup> <http://www.oise.fr/guide-des-aides/aide/amenagement-de-circulations-douces/>

## IV - Autres préconisations

### 1. Stationnements vélo

Les équipements recommandés pour le stationnement sont les arceaux type U renversé permettant le stationnement sécurisé de deux vélos. Tout autre type d'équipement, particulièrement les râteliers type « pince roue » sont à proscrire.

Pour éviter des comportements tels que sur la photo suivante, nous proposons d'installer des stationnements vélo :

- Gymnase : 4 arceaux
- Mairie : 2 arceaux
- Ecole primaire : 3 arceaux
- Parking derrière l'église (près de l'aire de jeux, qui permet de rejoindre la boulangerie et la poste) : 5 arceaux
- Boulangerie située au croisement entre la D922 et la rue Anatole Parent : 1 arceau



Photo 3 - Stationnement "sauvage"

**Coût estimé pour le stationnement vélo : 1200 à 3000 €**

*Coût unitaire estimé : 80 à 200 €*

### 2. Panonceaux M9v2 "sauf vélos" sous les sens interdit

Les rues suivantes sont concernées :

- Rue Anatole Parent
- Ruelle Messire Jean l'Effrayé
- Rue de l'Orme Brulée
- Rue Bethleem
- Allée des Pommiers

**Coût total estimé pour les panonceaux M9v2 : 240 €**

*Coût unitaire estimé : 60 €*

### 3. Jalonnement

Jalonner certains itinéraires pour rejoindre les points d'intérêt, par exemple :

- Mairie de Plailly → Lycée Saint-Witz : 2.6 km → 15 mn
- Mairie de Plailly → Complexe sportif : 550 m → 2 mn
- Mairie de Plailly → Z.A. du Pré de la Dame Jeanne : 2,2 km → 8 mn
- Voir d'autres propositions sur la figure 16

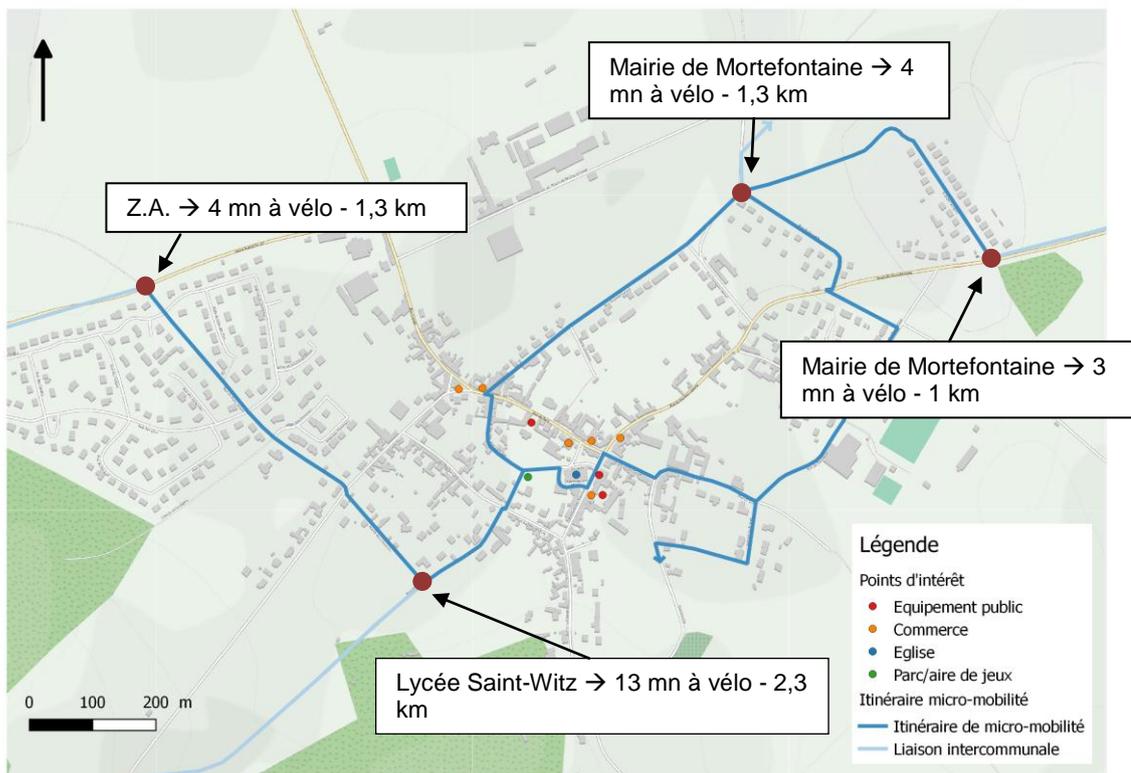


Figure 16 – Propositions de jalonnement

#### 4. Réaménagement des chicanes

Dans la commune des chicanes sont installées pour ralentir la circulation des véhicules motorisés. Pour améliorer l'efficacité de ce dispositif et faciliter la circulation des cyclistes, nous proposons de décaler ces chicanes d'avantage au milieu de la chaussée, laissant un espace entre le trottoir et le bac de 1,00m minimum (1,50m recommandé) pour créer un « by-pass » pour cyclistes. Rajouter alors un pictogramme vélo orienté dans le sens de la circulation de chaque côté pour signaler le passage (photo 4).

Chicanes pouvant être déplacées :

- Rue Anatole Parent
- D922 à proximité du croisement avec la rue des Vergers



Photo 4 - Exemple de by-pass vélo<sup>7</sup>

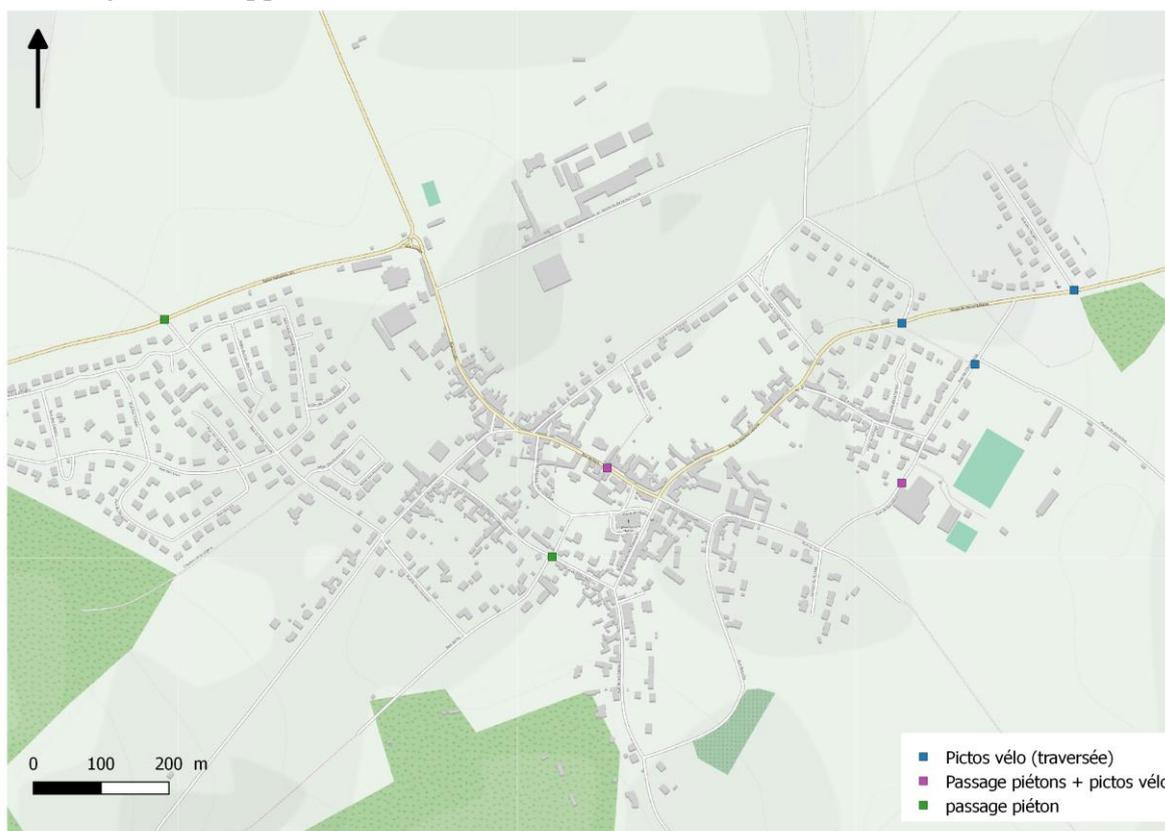
#### 5. Faciliter la traversée des cyclistes

Ci-dessous une carte (figure 17) avec des propositions pour la mise en place de :

- Passages piétons ;
- Passages piétons doublés d'un marquage sous forme de figurines vélos + doubles-chevrons pour bien signaler et sécuriser la traversée des cyclistes ;

<sup>7</sup> [http://img.over-blog-kiwi.com/0/56/11/46/20170210/ob\\_b57aa6\\_0-chicane-by-pass-cycliste.jpg](http://img.over-blog-kiwi.com/0/56/11/46/20170210/ob_b57aa6_0-chicane-by-pass-cycliste.jpg)

- Marquage au sol avec des doubles chevrons pour matérialiser les trajectoires cyclistes suggérées.



**Figure 17 – Proposition de marquage au sol pour faciliter la traversée**

**Passage piéton + pictogrammes vélos avec doubles chevrons**  
**Coût estimé total : 2 000 €**

#### 6. Rajout du panneau C13d « impasse avec sortie possible pour les piétons et cyclistes »

Les rues concernées par cette situation sont les suivantes :

- Ruelle Chatelain
- Allée de la Ferme
- Rue des Vergers (à condition d'aménager la liaison entre la rue des Vergers et la rue Prunelé).
- Allée du Clos des Pins
- Sentier du Russet
- Ruelle Messire Jean l'Effrayé



C13d

**Coût total estimé pour les panneaux C13d : 480 à 1560 €**  
*Coût unitaire estimé : 80 à 260 € (avec ou sans poteau + pose)*

## Conclusion

La Ville de Plailly a déjà entamé le **processus de développement de la mobilité à vélo**. La mise en place des préconisations proposées dans ce rapport a pour but d'inciter les habitants à utiliser le vélo pour se déplacer dans la commune et vise à diminuer d'autant l'utilisation de la voiture pour les déplacements de courtes distances.

Pour développer les déplacements à vélo, les aménagements et la **notion de continuité** sont les premiers facteurs influençant la pratique.

Voici un récapitulatif des recommandations proposées avec en vert les aménagements à **faible coût**, en orange à **moyen coût** et en rouge à **coût élevé**.

Recommandations proposées	Coût associé (en €)
Mise en place de panonceaux m9v2 « sauf vélo »	240
Mise en place de panneaux C13d	480 à 1560
Jalonnement	--
Déplacement de chicanes	--
Passages piétons / pictogrammes vélo avec doubles chevrons	2 000
Mise en place de stationnements vélo	1200 à 3000
Généralisation de la zone 30 dans le village de Plailly	--
Aménagement de la rue Bethléem	--
Aménagement du croisement entre la rue Prunelé et la RD922	1500 à 30 000
Liaison entre la rue Prunelé et la rue des Vergers	15 000 à 20 000
Amélioration de la liaison vers Mortefontaine le long de la RD922	30 000 à 40 000
Aménagement de la liaison vers la Z.A. du Pré de la Dame Jeanne	65 000 à 195 000
Aménagement de la liaison vers Saint Witz	85 000 à 260 000

Des opérations de sensibilisation et d'incitation peuvent également être mises en place :

- Intervention dans les écoles.
- Mise en place de **l'indemnité kilométrique vélo** pour les employés de la commune et salariés de la zone d'activité du Pré de la Dame Jeanne.

## Table des illustrations

### Figures

Figure 1 - Part du mode de transport selon la distance domicile-travail effectuée par les actifs ayant un emploi - Source : Insee première - Janvier 2017.....	3
Figure 2 – Itinéraires conseillés .....	4
Figure 3 - Etat des lieux des aménagements existant.....	5
Figure 4 - Les zones 30 actuelles dans la commune .....	6
Figure 5 – Proposition à court terme.....	7
Figure 6 – Généralisation de la zone 30 à presque toute l'agglomération.....	8
Figure 7 - Propositions d'aménagement .....	9
Figure 8 - Traversée à sécuriser.....	11
Figure 9 – Proposition plateau surélevé .....	11
Figure 10 - Liaisons intercommunales à aménager .....	13
Figure 11 - Liaison Saint-Witz - Option 1, sans acquisition foncière.....	14
Figure 12 - Liaison Saint-Witz - Option 2, avec acquisition foncière.....	15
Figure 13 - Liaison Saint-Witz - Option 3, avec acquisition foncière.....	16
Figure 14 - Accès à la D922 depuis la piste cyclable .....	17
Figure 15 - Projet de Trans'Oise.....	18
Figure 16 - Stationnement, jalonnement et "sauf vélo" .....	20
Figure 17 – Proposition de marquage au sol pour faciliter la traversée.....	21

### Photos

Photo 1 - Marquage au sol – J. RAY, 2018.....	8
Photo 2 - Exemple de plateau surélevé, J. RAY, 2018 .....	11
Photo 3 - Stationnement "sauvage" .....	19
Photo 4 - Exemple de by-pass vélo .....	20

## Annexe - La signalisation verticale<sup>8</sup>

 C113  C114	<p>Le panneau C113 indique que l'accès à une piste ou à une bande cyclable est conseillé et réservé aux vélos.</p>
 C24a  M9v2	<p>Le panneau C24a indique aux autres usagers de la route la possibilité de rencontrer des cyclistes arrivant en face.</p> <p>Le panneau M9v2 autorise les cyclistes à emprunter le sens interdit.</p>
 C13d	<p>Le panneau C13d indique une impasse avec une sortie possible pour les piétons et les cyclistes.</p>
 A21	<p>Le panneau A21 « attention vélos » peut indiquer un débouché de cyclistes.</p>
 B22a  B40	<p>Le panneau B22a rend obligatoire la circulation des vélos sur la piste cyclable.</p>
 B0  B9b	<p>Pour le panneau B0, la circulation est interdite à tous les véhicules (y compris les vélos).</p> <p>Le panneau B9b est utilisé pour interdire la circulation spécifiquement aux vélos.</p>
 C115  C116  M4y	<p>La voie verte signalée à l'entrée par le panneau C115 et à la sortie par le panneau C116, est ouverte à tous les usagers non motorisés.</p> <p>Pour signaler que les cavaliers sont également admis il est nécessaire d'ajouter le panneau M4y.</p>
 B30  B51	<p>Le panneau B30 indique le début d'une Zone 30 et le panneau B51 sa fin.</p>
 Dv21c  Dv21a	<p>Le panneau Dv21c peut servir à indiquer la direction d'une piste cyclable. Une indication de la destination peut être ajoutée avec un panneau Dv21a.</p>

<sup>8</sup> <https://www.direct-signaletique.com/>